

La via Postumia secondo Plinio Fraccaro

Torno indietro nel tempo di qualche decennio per discutere il famoso saggio dedicato da Plinio Fraccaro alla via Via Postumia nel territorio veneto.

Lo studio sulla *Via Postumia nella Venezia*, pubblicato nel 1957 (in "Opuscula" n.I, pp. 195-227), rappresenta un contributo fondamentale alla topografia antica dell'Italia settentrionale. L'opera si distingue per il metodo rigoroso, l'ampia documentazione e la capacità di integrare fonti cartografiche, epigrafiche e toponomastiche. Tuttavia, come ogni ricerca pionieristica, presenta alcuni aspetti meritevoli di ulteriore discussione e verifica. Questo saggio si propone di esaminare criticamente le tesi dell'autore, verificandone la solidità alla luce delle conoscenze attuali e proponendo, dove necessario, interpretazioni alternative.

Uno degli aspetti più pregevoli del lavoro di Fraccaro è l'uso sistematico della cartografia storica. L'autore dimostra una profonda consapevolezza dell'importanza delle carte topografiche a grande scala, in particolare quelle austriache e dell'Istituto Geografico Militare italiano. La sua insistenza sull'analisi delle tavolette al 25.000 e dei fogli al 100.000 rivela un approccio metodologico moderno, che anticipa gli sviluppi della topografia antica del secondo Novecento. La capacità di "leggere" il paesaggio attraverso le curve di livello, i tracciati viari secondari e la distribuzione degli abitati costituisce un punto di eccellenza dello studio.

Particolarmente significativa è l'attenzione riservata alla toponomastica stradale. I riferimenti a denominazioni come "La Levà" (da "levata", strada rialzata su argine), "Via Pagana" (da "via paganorum", termine medievale per le strade romane), e soprattutto le forme popolari "Postioma" e "Poston" dimostrano una sensibilità per la stratificazione linguistica del territorio. Questo approccio etnolinguistico, integrato con l'analisi geomorfologica, conferisce allo studio una profondità interpretativa notevole.

Tuttavia, l'uso delle fonti epigrafiche presenta alcune criticità. Fraccaro si affida pesantemente ai miliari del Corpus Inscriptionum Latinarum, ma la loro collocazione originaria è spesso incerta. L'autore stesso ammette che molti miliari furono trovati "fuori posto", trasportati in epoca medievale o moderna per essere riutilizzati. Questo solleva interrogativi sulla validità di alcune ricostruzioni del tracciato basate esclusivamente sulla provenienza dei cippi. Ad esempio, nella zona di Colognola ai Colli, Fraccaro enumera ben sei miliari (CIL V 8015-8020), ma nessuno è stato rinvenuto in situ. La concentrazione potrebbe indicare semplicemente che Colognola era un centro abitato dove i miliari furono trasportati per essere reimpiegati, piuttosto che confermare con certezza il passaggio della strada.

Il nucleo dello studio riguarda il percorso della Via Postumia tra Verona e Vicenza. Fraccaro propone un tracciato "alto", che da San Martino

Buonalbergo saliva verso Colognola ai Colli, attraversava la valle del Tramigna a Soave, scendeva a Monteforte d'Alpone, attraversava la valle dell'Alpone presso Sarmazza, raggiungeva Masòn e Montebello, per poi entrare a Vicenza attraverso Sovizzo e la località Pagana. Questo percorso collinare sarebbe testimoniato dai miliari del IV secolo, dai toponimi stradali (Ponte di Settimo, La Decima) e dalla distribuzione degli insediamenti antichi. L'autore si oppone fermamente all'ipotesi di un tracciato "basso", rettilineo nella pianura, sostenuta da altri studiosi e apparentemente confermata dalla carta del Mommsen nel CIL V. Gli argomenti addotti da Fraccaro sono di natura geomorfologica: la pianura tra Verona e Vicenza sarebbe stata nel II secolo a.C. soggetta alle esondazioni dei torrenti prealpini (Tramigna, Alpone, Chiampo, Agno), con ampie zone paludose e boschive che avrebbero reso difficoltoso il transito. Al contrario, il percorso collinare garantiva terreno asciutto e stabile.

Questa ricostruzione è plausibile e ben argomentata, ma presenta alcuni punti deboli. In primo luogo, la distanza tra Verona e Vicenza secondo gli itinerari antichi è di XXXIII miglia (circa 49 chilometri), mentre il percorso collinare proposto da Fraccaro risulta sensibilmente più lungo, probabilmente oltre i 55 chilometri. L'autore cerca di giustificare questa discrepanza sostenendo che le distanze antiche erano misurate dal ponte sull'Adige, non da Porta Vescovo, ma questa spiegazione appare insufficiente. Se gli itinerari riportano una distanza inferiore, è più probabile che riflettano un percorso più diretto.

In secondo luogo, l'assenza di tracce archeologiche del supposto tracciato basso non può essere considerata una prova definitiva della sua inesistenza. Come lo stesso Fraccaro riconosce, le trasformazioni agricole e idrauliche dei secoli successivi hanno profondamente modificato la pianura veronese-vicentina. Un'eventuale strada romana in pianura, costruita probabilmente su argine ma priva della manutenzione garantita a un percorso frequentato, potrebbe essere completamente scomparsa sotto le arature e i rimaneggiamenti moderni.

Un elemento particolarmente interessante, che Fraccaro aggiunge in un'appendice al suo studio, riguarda il confronto con la Via Domitia in Gallia Narbonense. L'autore cita la scoperta di un miliario di Gneo Domizio Enobarbo (121 a.C.) a Treilles, che attestava il tracciato originario della strada lungo la costa, su una pista preistorica. Questo percorso fu successivamente abbandonato in età augustea in favore di un tracciato più interno e collinare, meglio protetto dalle inondazioni. Nel IV secolo, ulteriori modifiche furono apportate, come dimostrano i miliari di Costantino. Fraccaro vede in questo parallelo una conferma della sua ipotesi: anche la Postumia avrebbe potuto avere un tracciato originario in pianura, successivamente spostato in collina per ragioni pratiche.

Tuttavia, questa analogia è più problematica di quanto sembri. Nel caso della Via Domitia, possediamo miliari in situ che dimostrano chiaramente i diversi tracciati nelle varie epoche. Per la Postumia tra Verona e Vicenza, invece, tutti i miliari conservati appartengono al tardo III e al IV secolo (da Diocleziano a Graziano), epoca nella quale, secondo la stessa ipotesi di Fraccaro, la strada seguiva già il percorso collinare. Non abbiamo alcuna prova epigrafica di un tracciato più antico e diverso. I miliari del II secolo a.C. o dell'età augustea semplicemente non sono stati trovati, né in alto né in basso. Questo silenzio delle fonti epigrafiche per l'età repubblicana e primo-imperiale rimane inspiegato.

Una soluzione alternativa, che Fraccaro considera ma non sviluppa pienamente, potrebbe essere quella di una duplicità funzionale dei percorsi. È possibile che nel II secolo a.C. la Via Postumia fosse stata effettivamente tracciata come rettilineo in pianura, con un percorso più breve ma stagionalmente difficoltoso. Parallelamente, una via preromana per le colline sarebbe rimasta in uso come alternativa nei periodi di piena dei torrenti. Con il tempo, soprattutto tra il III e il IV secolo, quando l'amministrazione imperiale investì massicciamente nella manutenzione stradale (come attestano i numerosi miliari di restauro), si sarebbe privilegiato il percorso alto, più costoso da mantenere ma più affidabile. Questo spiegherebbe perché tutti i miliari giunti a noi provengono dalla zona collinare: semplicemente, la strada bassa non fu più oggetto di interventi ufficiali e cadde in disuso, mentre quella alta venne sistematicamente segnalata e restaurata.

Assai più solida appare la ricostruzione del percorso tra Vicenza e Aquileia. Il grande rettilineo dalla Brenta alla Piave, lungo oltre 60 chilometri, è inconfondibilmente romano. Fraccaro ha perfettamente ragione nel sottolineare come questa linearità, unita alla caratteristica di attraversare la "campagna" (il terreno arido sopra la linea delle risorgive) senza riguardo agli abitati, sia tipica dell'ingegneria viaria romana del II secolo a.C. La strada evita consapevolmente Treviso (Tarvisium), che probabilmente aveva scarsa importanza all'epoca della costruzione, e punta direttamente verso est.

La documentazione medievale citata da Fraccaro è particolarmente preziosa. Il diploma di Ottone III del 1000, che delimita il territorio del conte Rambaldo di Treviso menzionando la Postumia come confine meridionale ("sicuti Postumia firmat in Plavo"), costituisce una prova inoppugnabile della continuità toponomastica della strada. Analogamente, il diploma di Enrico II del 1021, che parla della chiesa "constructa in honorem S. Viti in Postumia", conferma che nel Medioevo il nome della via era ancora vivo nella memoria locale. I documenti friulani del 1214 citati dal Verci, che menzionano la "Postoyma" come elemento di confine tra proprietà feudali, dimostrano la persistenza della strada come riferimento territoriale anche quando il traffico principale si era probabilmente spostato altrove.

La toponomastica del tratto veneto-friulano è particolarmente ricca. La forma popolare "Postioma", conservata nei comuni di Paese e Maserada, rappresenta un'evoluzione fonetica naturale del latino "Postumia", con la caratteristica apertura della "u" in "io" tipica del veneto. Questa forma non dotta è una garanzia dell'autenticità della tradizione orale. Analogamente, il toponimo "Poston" menzionato dallo storico locale Castegnaro per San Pietro in Gù riflette un'ulteriore variante dialettale. La presenza di questi nomi lungo un tracciato perfettamente rettilineo e allineato lascia pochi dubbi sull'identificazione.

Tuttavia, anche per questo settore orientale esistono alcune zone d'ombra. Il passaggio della Brenta presso Carmignano di Brenta non ha lasciato tracce archeologiche di un ponte romano. Fraccaro stesso ammette che "sul greto del fiume non si rilevarono mai tracce di manufatti". Questo è singolare, considerando che in altri punti (il ponte sull'Adige a Verona, il Pons Lipientiae sulla Livenza) le strutture romane sono attestate o quantomeno ipotizzabili. L'ampio letto ghiaioso della Brenta potrebbe aver cancellato ogni resto, ma è anche possibile che in questo punto il guado fosse praticabile in certi periodi dell'anno senza necessità di un ponte permanente, oppure che un ponte più modesto e meno durevole fosse stato costruito su palafitte, lasciando poche tracce archeologiche.

Il tratto finale della Via Postumia, da Oderzo ad Aquileia, solleva questioni particolarmente complesse, che Fraccaro affronta con grande acume ma senza riuscire a sciogliere completamente tutti i nodi. Il problema centrale riguarda la scelta del tracciato in relazione alla geomorfologia della pianura friulana.

L'autore dimostra una comprensione profonda del fenomeno delle risorgive, quella fascia di fontanili che separa la zona arida dei conoidi ghiaiosi dalla pianura umida sottostante. Le sue osservazioni, basate sugli studi pionieristici di Bertolini, sono ancora valide: nel Friuli antico, la zona sotto le risorgive era largamente paludosa e boscosa, come attesta il diploma di Corrado III dell'870 che descrive una vastissima "silva" tra l'Isonzo e le sorgenti del fiume Fiume presso Zoppola. In queste condizioni, una strada romana razionalmente concepita doveva tenersi sopra la linea delle risorgive, sul terreno asciutto dei conoidi.

Fraccaro ne deduce che la Postumia, dopo aver toccato Oderzo (deviando temporaneamente nella zona umida per raggiungere questa città già importante), risaliva rapidamente verso nord per portarsi sopra la linea delle risorgive. Il toponimo "Settimo" (l'antico Septimum) a Portobuffolè, distante circa sette miglia da Oderzo, confermerebbe questo percorso. La strada avrebbe poi proseguito verso nord-ovest attraverso la campagna arida, toccando la zona documentata dai diplomi del 1214 presso Tamai e Orsaria, passando "super colle maiori de Campo mollo", cioè sopra l'estesa zona

paludosa dei Camoi.

Da questo punto, secondo Fraccaro, la Postumia raggiungeva Fontanafredda e proseguiva per la vecchia "strada maestra" che, prima della costruzione della napoleonica per Pordenone-Casarsa, collegava il Veneto orientale al Friuli centrale. Questa strada, accuratamente descritta dal Bertolini, saliva verso Cordenons, attraversava il vastissimo alveo ghiaioso della Cellina, proseguiva per Arzene e Valvasone fino al Tagliamento, che guadaava presso l'attuale ponte della Delizia, e giungeva infine a Codroipo, il latino Quadrivium dove si incrociava con la via augustea per il Norico.

Da Codroipo, il grande rettilineo della "strada alta" correva direttamente sopra la linea delle risorgive fino a Sevegliano, per poi scendere verso Aquileia attraverso la zona di Cervignano e Terzo. Questo percorso finale è il meno documentato archeologicamente, ma la sua logica geomorfologica è ineccepibile.

La ricostruzione di Fraccaro per il tratto friulano è sostanzialmente convincente, ma solleva un interrogativo di fondo: perché deviare così profondamente verso nord? Se l'obiettivo era semplicemente raggiungere Aquileia da Oderzo, il percorso proposto comporta un allungamento considerevole. Da Oderzo a Codroipo la distanza è di circa 50 chilometri, mentre un ipotetico tracciato diretto Oderzo-Concordia-Aquileia sarebbe stato molto più breve (circa 35-40 chilometri totali da Oderzo ad Aquileia).

Fraccaro giustifica questo "giro largo" con la necessità di evitare le paludi e i numerosi corsi d'acqua della bassa friulana. Questa spiegazione è valida dal punto di vista tecnico, ma forse non considera sufficientemente gli aspetti strategici e politici della costruzione della strada nel 148 a.C. L'autore stesso, all'inizio del suo studio, definisce la Postumia una "strada di arroccamento", volta a collegare i caposaldi dell'occupazione romana della Cisalpina lungo una linea che guardava verso le regioni subalpine non ancora pienamente romanizzate.

In questa prospettiva, il passaggio per Codroipo acquista un significato strategico più profondo. Questa località, situata allo sbocco delle valli prealpine friulane, controllava l'accesso alle vie verso il Norico e il Noricum. Toccare Codroipo significava quindi non solo scegliere il percorso geomorfologicamente più agevole, ma anche consolidare il controllo romano su un nodo strategico fondamentale. La via Postumia non era concepita semplicemente come collegamento veloce tra Genova e Aquileia, ma come infrastruttura militare destinata a facilitare lo spostamento di truppe lungo il fronte alpino.

Questa interpretazione, già presente in Fraccaro ma forse non sufficientemente sviluppata, troverebbe conferma nell'esistenza della via augustea da Concordia al Norico attraverso Codroipo, attestata dai miliari CIL V 7995-7999. Augusto, nel riorganizzare la rete stradale della Cisalpina,

avrebbe sfruttato il nodo viario già creato dalla Postumia per innestare la nuova direttrice verso il Norico. Questo suggerisce che Codroipo era già nel II secolo a.C. un punto nodale del sistema viario romano.

Un aspetto che merita ulteriore approfondimento riguarda l'identificazione delle stazioni intermedie (*mansiones* e *mutationes*) lungo la Via Postumia. Gli itinerari antichi, in particolare l'*Itinerarium Burdigalense*, forniscono alcune indicazioni: tra Verona e Vicenza menzionano "Cadiano" e "Aureos", distanti rispettivamente 10 e 11 miglia da Verona e Vicenza.

Fraccaro rifiuta giustamente l'identificazione tradizionale di Cadiano con Caldiero, sostenendo che il toponimo Caldiero deriva da "calidus" (le acque termali) e non può essere corretto in *Calidarium* per farlo coincidere con Cadiano. Questa osservazione filologica è corretta. Tuttavia, l'autore non propone un'alternativa convincente per la localizzazione di Cadiano, limitandosi a notare che il toponimo ricorre altrove (ad esempio in Val Sesia) e che l'itinerario non prova il passaggio della Postumia per Caldiero.

Per quanto riguarda Aureos (o Aurci, come appare in alcune varianti), Fraccaro propone un'identificazione suggestiva ma non definitiva con la zona di Masòn-Montebello, dove nel Medioevo esisteva un ospedale dei Templari. Il nome "Aureus" o "Aurci" deriverebbe dalla natura "dorata" dei colli basaltici di Gambellara e Montebello, coperti di vigneti. Questa ipotesi è affascinante ma resta speculativa. Il collegamento tra un possibile nome latino "Aureus" e la percezione cromatica delle colline è suggestivo, ma andrebbero cercate conferme più solide, ad esempio attraverso ricerche archeologiche mirate nella zona.

Un'alternativa potrebbe essere quella di collocare le *mansiones* lungo il supposto tracciato basso in pianura. Se, come abbiamo ipotizzato sopra, esisteva nel II secolo a.C. un percorso più diretto tra Verona e Vicenza, le stazioni itinerarie potrebbero riferirsi a quel tracciato, successivamente abbandonato. Questo spiegherebbe perché i miliari del IV secolo, tutti provenienti dal percorso collinare, non corrispondono alle distanze degli itinerari, che potrebbero riflettere una situazione più antica.

La continuità medievale e moderna: il destino di una grande infrastruttura

Uno degli aspetti più interessanti dello studio di Fraccaro, sebbene non sviluppato sistematicamente, riguarda la continuità (o discontinuità) d'uso della Via Postumia nelle epoche successive alla caduta dell'Impero Romano. I documenti medievali dimostrano che il nome della strada rimase vivo nella memoria locale almeno fino al XIII secolo, ma questo non significa necessariamente che la strada continuasse a svolgere la funzione di grande arteria di comunicazione.

L'autore nota come alcuni tratti della Postumia siano decaduti a semplici strade campestri o siano stati completamente abbandonati, mentre il traffico si spostava su percorsi alternativi. Questo è particolarmente evidente nel

tratto Verona-Vicenza, dove la strada statale moderna (costruita nel 1818-1820 per volontà austriaca) segue un tracciato pianeggiante diverso da quello della supposta Postumia collinare. Analogamente, in Friuli la strada napoleonica per Pordenone e Casarsa sostituì nel primo Ottocento la vecchia "strada maestra" che Fraccaro identifica con la Postumia.

Questi abbandoni sollevano interrogativi sul rapporto tra infrastrutture antiche e moderne. Perché una strada romana, costruita con grande dispendio di risorse e concepita per durare nei secoli, viene progressivamente abbandonata in favore di percorsi alternativi? Fraccaro attribuisce questo fenomeno principalmente a ragioni geomorfologiche e idrauliche: le opere di regimazione delle acque realizzate in età moderna avrebbero reso praticabili zone un tempo paludose, permettendo tracciati più diretti. Questa spiegazione è plausibile, ma forse non esaurisce la complessità del problema. Un fattore importante è la mutata geografia politica ed economica. La Via Postumia fu concepita in funzione di Roma: collegava i caposaldi del dominio romano lungo il fronte alpino. Nel Medioevo e nell'età moderna, i centri di potere e le direttrici commerciali erano cambiati. Venezia, inesistente al tempo della costruzione della Postumia, era divenuta il polo dominante del Veneto, e le strade dovevano convergere verso di essa. Treviso, ignorato dalla Postumia, acquisì grande importanza come testa di ponte veneziana verso il Friuli. Padova, toccata solo marginalmente dalla rete stradale romana più antica, divenne un centro universitario e commerciale di primo piano. In questo nuovo contesto, un rettilineo che evitava sistematicamente i centri abitati per attraversare la campagna aperta non aveva più senso.

Inoltre, la tecnologia costruttiva era cambiata. Le strade romane, costruite su massicciati di ghiaia e pietrisco compattato con cura, richiedevano una manutenzione costante per mantenere la loro funzionalità. Quando, dopo la caduta dell'Impero, venne meno un'amministrazione centralizzata in grado di garantire questa manutenzione, le grandi arterie romane si degradarono rapidamente. Le strade medievali, spesso meno ambiziose dal punto di vista ingegneristico ma adattate alle esigenze locali, finirono per sostituirle.

Un aspetto non pienamente sviluppato nello studio di Fraccaro, e che meriterebbe un approfondimento con le moderne tecnologie, riguarda la verifica sul campo delle sue ricostruzioni. L'autore ha lavorato essenzialmente su fonti documentarie e cartografiche, con sopralluoghi limitati. Oggi, con l'ausilio della fotografia aerea, delle immagini satellitari ad alta risoluzione e della tecnologia LiDAR (Light Detection and Ranging), sarebbe possibile verificare molte delle sue ipotesi con maggiore precisione. In particolare, la questione del doppio tracciato Verona-Vicenza potrebbe essere chiarita attraverso indagini geofisiche mirate. Se esistesse un tracciato romano in pianura, anche completamente obliterato dalle arature, dovrebbe lasciare tracce nel sottosuolo rilevabili con tecniche non invasive

(magnetometria, georadar). L'assenza di tali tracce, dopo indagini sistematiche, rafforzerebbe la tesi di Fraccaro di un unico tracciato collinare. Al contrario, la loro presenza confermerebbe l'ipotesi di un percorso più antico e diretto, successivamente abbandonato.

Analogamente, i ponti romani sulla Brenta e sulla Piave, di cui Fraccaro lamenta l'assenza di resti visibili, potrebbero aver lasciato fondazioni o pile nel sottosuolo dei greti fluviali. Indagini subacquee o geofisiche potrebbero rivelarne l'esistenza, fornendo una conferma definitiva del tracciato proposto. Un'altra possibilità di verifica riguarda la centuriazione. Fraccaro nota correttamente che la zona tra Castelfranco Veneto e Castel di Godego presenta tracce di centuriazione romana, con decumani e limiti interni ancora visibili. Egli osserva che questa centuriazione partiva dalla Via Postumia, utilizzata come asse principale. Uno studio sistematico della centuriazione di tutta la fascia tra Brenta e Piave, con l'ausilio di immagini satellitari e GIS (Geographic Information Systems), potrebbe confermare o smentire questa ipotesi, verificando se effettivamente l'orientamento delle divisioni agrarie romane coincide con quello del rettilineo stradale.

Riprendendo l'analisi critica dello studio di Fraccaro, è necessario approfondire ulteriori aspetti che meritano discussione e che rivelano sia la profondità sia alcuni limiti dell'approccio dell'autore.

La questione dei toponimi: affidabilità e stratificazione

Uno dei pilastri metodologici dell'argomentazione di Fraccaro è l'uso della toponomastica. L'autore attribuisce grande valore a toponimi come "Levà", "Postumia/Postioma", "Via Pagana", "Settimo", "Decima" come prove della localizzazione della strada antica. Questo approccio è generalmente valido, ma presenta alcune criticità che l'autore non sempre affronta con sufficiente cautela critica.

In primo luogo, la conservazione toponomastica non è sempre affidabile per stabilire l'esatta localizzazione di una struttura antica. Fraccaro stesso ammette, nel caso di Postioma presso Castelfranco Veneto, che "il toponimo si sarebbe qui un po' spostato verso il nord" rispetto alla traccia della via romana. Questo fenomeno di "migrazione" dei toponimi è ben noto agli studiosi di toponomastica: un nome può trasferirsi da una strada abbandonata a una nuova strada costruita nelle vicinanze, da una località a un'altra, da una struttura antica a un insediamento moderno sorto nel medesimo territorio. L'autore riconosce il problema ma non ne trae tutte le conseguenze metodologiche: se i toponimi possono "migrare", quanto possiamo fidarci di essi per ricostruire con precisione il tracciato antico?

In secondo luogo, alcuni toponimi potrebbero avere origini diverse da quelle ipotizzate. Prendiamo il caso di "Sarmazza" presso Monteforte d'Alpone, che Fraccaro propone di collegare con i Sarmatae, popolazione barbarica stanziata lungo le strade romane. L'autore stesso esprime dubbi ("la

derivazione non è sicura") e cita l'opinione del Bertolini secondo cui il toponimo indicherebbe piuttosto una zona acquitrinosa. Questa incertezza dovrebbe rendere più cauto l'uso del toponimo come argomento a favore del passaggio della strada. Analogamente, "Soave" sarebbe derivato dal nome degli Suebi (Swebi), ma anche questa etimologia, sebbene plausibile, non è incontrovertibile.

Il caso più problematico riguarda il toponimo "Via Pagana" presso Sovizzo. Fraccaro scrive: "Il toponimo è prezioso e la località ebbe certo il nome dalla strada che per essa passava. Infatti nel medio evo le strade romane venivano alle volte indicate come *Viae Paganorum*." Questa interpretazione è generalmente accettata, ma presenta un elemento di circolarità logica: si usa il toponimo per localizzare la strada, e poi si giustifica il toponimo con la presenza della strada. Sarebbe stato più prudente cercare attestazioni documentali medievali che confermassero l'uso del termine "via pagana" per quella specifica strada, piuttosto che basarsi solo sulla presenza del toponimo moderno.

Più solida appare invece l'analisi dei toponimi "miliari" come "Settimo" e "Decima". La corrispondenza tra questi nomi e le distanze effettive da centri urbani noti (Verona nel caso della Decima presso Colognola, Oderzo nel caso del Settimo a Portobuffolè) fornisce una conferma quasi certa che questi toponimi derivano effettivamente dai miliari romani. Qui l'argomentazione di Fraccaro è particolarmente convincente, perché la verifica numerica fornisce un controllo oggettivo che manca per altri toponimi.

I documenti medievali citati da Fraccaro costituiscono una fonte preziosa, ma anche qui l'interpretazione presenta alcuni aspetti problematici. Il diploma di Ottone III del 1000, che descrive il territorio concesso al conte Rambaldo di Treviso, afferma che esso si estende "*sicuti Postumia firmat in Plavo*", cioè come la Postumia delimita (il territorio) presso la Piave. Fraccaro interpreta questo passo come prova che la Postumia attraversava la Piave in un punto preciso, fungendo da confine territoriale.

Questa interpretazione è ragionevole, ma solleva una questione: se nel 1000 la Postumia era ancora così ben riconoscibile da poter servire come elemento di delimitazione territoriale in un diploma imperiale, significa che era ancora una strada funzionante e ben mantenuta? O era ormai un tracciato in gran parte abbandonato, ma ancora riconoscibile nel paesaggio e nella memoria collettiva? La seconda ipotesi sembra più probabile, considerando che nell'alto Medioevo le grandi arterie romane avevano già subito un notevole degrado per mancanza di manutenzione centralizzata. Ma se la strada era già in parte abbandonata, quanto possiamo fidarci del fatto che il confine seguisse esattamente il tracciato originario romano del II secolo a.C.? Analogamente, i documenti friulani del 1214 citati dal Verci menzionano la "*Postoyma, que est super colle maiori de Campo mollo*". Fraccaro interpreta

questo passo come conferma che la strada passava sopra la zona paludosa dei Camoi, seguendo il percorso da lui ipotizzato verso Fontanafredda. Tuttavia, la formulazione "super colle maiori" è ambigua: significa "sul colle più grande" o "sopra il grande colle"? Nel primo caso, si tratterebbe di una modesta altura nella zona dei Camoi; nel secondo, potrebbe riferirsi a un'altura più rilevante più a nord. Questa ambiguità linguistica introduce un margine di incertezza nella localizzazione precisa del tracciato.

Un problema più generale riguarda l'uso di fonti medievali per ricostruire una situazione del II secolo a.C. Fraccaro è consapevole di questa difficoltà e cerca di controllarla incrociando le fonti medievali con i dati epigrafici (miliari) e archeologici. Tuttavia, rimane il fatto che tra la costruzione della strada (148 a.C.) e la prima documentazione medievale (anno 1000) intercorrono più di undici secoli, durante i quali il tracciato potrebbe aver subito modifiche significative. I documenti medievali ci informano sulla situazione della strada nel Medioevo, non necessariamente su quella originaria romana.

Un nodo ancora da sciogliere riguarda la discrepanza tra le distanze indicate negli itinerari antichi e quelle risultanti dalle ricostruzioni di Fraccaro. L'*Itinerarium Antonini* e la *Tabula Peutingeriana* indicano XXXIII miglia tra Verona e Vicenza, corrispondenti a circa 49 chilometri. Il tracciato collinare proposto da Fraccaro (Verona - San Martino Buonalbergo - Colognola - Soave - Monteforte - Masòn - Montebello - Sovizzo - Vicenza) misura invece circa 55-58 chilometri, con una differenza di 6-9 chilometri (circa 4-6 miglia romane).

Fraccaro cerca di giustificare questa discrepanza sostenendo che la distanza antica era misurata dal ponte sull'Adige, non dall'attuale Porta Vescovo. Questa osservazione è corretta dal punto di vista metodologico (le distanze romane erano effettivamente misurate da punti precisi, spesso ponti o porte urbane), ma non risolve completamente il problema. Anche sottraendo 1-2 chilometri per tenere conto di questa differenza, rimane un eccesso di 4-7 chilometri rispetto alle indicazioni degli itinerari.

Esistono tre possibili spiegazioni per questa discrepanza:

1) Errore negli itinerari: le cifre riportate dagli itinerari potrebbero essere errate o arrotondate. Questa ipotesi è plausibile, considerando che gli itinerari presentano talvolta imprecisioni nelle distanze, ma non può essere invocata troppo facilmente per giustificare discrepanze significative.

2) Tracciato diverso: la distanza di XXXIII miglia potrebbe riferirsi a un tracciato più breve, probabilmente in pianura, diverso da quello collinare attestato dai miliari del IV secolo. Questa è l'ipotesi che abbiamo discusso sopra e che merita seria considerazione.

- Differenti modalità di misurazione: le distanze potrebbero essere state misurate in momenti diversi, con criteri diversi, o potrebbero riferirsi a percorsi "ufficiali" che non coincidevano esattamente con i tracciati effettivamente praticati. Questa spiegazione è più complessa ma non

impossibile.

Fraccaro propende per la prima spiegazione, considerando la discrepanza accettabile. Tuttavia, proprio il confronto che egli stesso introduce con la Via Domitia in Gallia dovrebbe indurre a maggiore cautela. Nel caso gallico, come l'autore stesso riconosce, i diversi tracciati della strada nelle varie epoche comportavano "variazioni nelle distanze stradali, e infatti le cifre degli itinerari presentano delle divergenze". Se questo è vero per la Gallia, perché non dovrebbe esserlo anche per il Veneto?

Un aspetto che merita maggiore attenzione riguarda la scarsità di evidenze archeologiche dirette lungo il tracciato proposto da Fraccaro. A parte i miliari (trovati quasi tutti fuori posto), le tracce materiali della strada sono sorprendentemente scarse. Non sono stati rinvenuti tratti di basolato in situ, strutture di ponti antichi (tranne il ponte sull'Adige a Verona), stazioni di posta o altri manufatti chiaramente collegabili alla via Postumia.

Fraccaro attribuisce questa assenza di resti alla spoliazione e al riutilizzo dei materiali nelle epoche successive, fenomeno ben attestato per molte strade romane. Questa spiegazione è certamente valida in linea generale, ma solleva comunque interrogativi. Altre strade romane dell'Italia settentrionale (la Via Emilia, la Via Claudia Augusta, la Via Annia) hanno lasciato resti più consistenti: tratti di lastricato, fondazioni di ponti, cippi miliari in situ, stazioni di posta. Perché la Postumia dovrebbe aver subito una spoliazione così sistematica da non lasciare quasi nulla?

L'autore cita la testimonianza del Brentari, secondo cui un tratto di circa 400 metri di strada rialzata di 2 metri sulla campagna circostante si conservava ancora nei pressi di San Pietro in Gù. Questa è una delle rare descrizioni di un resto della strada antica, ma è significativo che si tratti di una notizia di seconda mano ("dice di aver avuta da uno studioso del luogo") e che l'autore non fornisca una verifica diretta. Anche la notizia della Girardi su un "lungo tratto di selciato rettilineo" largo 10 metri tra Altavilla e Montebello viene giudicata dallo stesso Fraccaro "assai dubbia", e i sopralluoghi del De Bon "dimostrano che si tratta di fantasia".

Questa scarsità di verifiche archeologiche dirette indebolisce inevitabilmente l'argomentazione. Uno studio ideale sulla Via Postumia dovrebbe includere scavi archeologici mirati nei punti chiave del tracciato ipotizzato: al passaggio della Brenta, al passaggio della Piave, nei punti dove la strada avrebbe dovuto attraversare zone umide (e quindi essere costruita su argine con particolare impegno costruttivo), in corrispondenza delle presunte mansiones. In assenza di questi scavi, le ricostruzioni rimangono in gran parte ipotetiche, per quanto fondate su indizi convergenti.

Uno degli aspetti più convincenti dell'analisi di Fraccaro riguarda l'interpretazione strategica del tracciato della Postumia. L'autore scrive: "Lo scopo della strada non era di congiungere Genova con Aquileia, cioè due città

situate agli opposti limiti della Cisalpina e senza rapporti diretti fra loro; ma di costituire quella che oggi, nel linguaggio militare, si direbbe 'una strada di arroccamento'." Questa intuizione è fondamentale e spiega molte caratteristiche apparentemente anomale della strada.

Una "strada di arroccamento" non è concepita per il traffico commerciale a lungo raggio, ma per permettere rapidi spostamenti di truppe lungo un fronte. Essa collega tra loro i caposaldi militari (Dertona, Placentia, Cremona, Verona, Vicetia, Opitergium, Aquileia) e corre parallela alla zona di possibile minaccia (le regioni subalpine non ancora completamente sottomesse). Questo spiega perché la strada evita sistematicamente percorsi più brevi ma strategicamente meno sicuri, preferendo tracciati che, pur più lunghi, mantengono il controllo del territorio.

In questa prospettiva, diventa più comprensibile la scelta di portare la strada per Codroipo invece di seguire il percorso più breve Oderzo-Concordia-Aquileia. Codroipo, allo sbocco delle valli prealpine friulane, era un punto di controllo essenziale. Raggiungendolo, la Postumia assicurava il collegamento con le vie verso il Norico e manteneva il presidio del pedemonte friulano. Il fatto che successivamente, in età augustea, da Codroipo partisse la via per il Norico conferma l'importanza strategica di questo nodo.

Tuttavia, questa interpretazione, per quanto convincente, solleva un problema cronologico. Nel 148 a.C., quando la Postumia fu costruita, Aquileia era stata fondata da solo 33 anni (181 a.C.) e il controllo romano del territorio circostante era probabilmente ancora in fase di consolidamento. La colonizzazione sistematica della pianura padana era in corso ma non completata. In questo contesto, aveva veramente senso costruire una strada di oltre 500 chilometri, con notevoli difficoltà tecniche (il passaggio dell'Appennino, i numerosi corsi d'acqua da attraversare, le zone paludose da evitare), per collegare caposaldi militari che forse non erano ancora pienamente operativi?

Fraccaro non affronta esplicitamente questo problema, ma si potrebbe ipotizzare che la costruzione della Postumia facesse parte di un piano strategico più ampio di consolidamento del dominio romano nella Cisalpina. La strada non sarebbe stata semplicemente una risposta a esigenze militari immediate, ma un investimento infrastrutturale destinato a facilitare il controllo a lungo termine del territorio. In questo senso, il suo tracciato apparentemente tortuoso (che evita percorsi più diretti) rifletterebbe non tanto difficoltà tecniche insuperabili, quanto scelte strategiche consapevoli.

Il confronto con altre strade romane: prospettive comparative

Un limite dello studio di Fraccaro è la relativa mancanza di prospettiva comparativa. L'autore confronta brevemente la Postumia con altre strade dell'Italia settentrionale (l'Emilia, la Claudia Augusta, l'Annia), ma non sviluppa sistematicamente questo confronto. Eppure, un'analisi comparativa potrebbe

gettare luce su molti aspetti controversi.

Ad esempio, la Via Flaminia, costruita nel 220 a.C. (quindi una generazione prima della Postumia), presenta caratteristiche in parte analoghe: attraversa zone difficili (l'Appennino), collega caposaldi militari, ha funzione strategica oltre che commerciale. Tuttavia, il tracciato della Flaminia è stato oggetto di studi archeologici molto più approfonditi, con individuazione di numerosi tratti di basolato, ponti, gallerie e stazioni di posta. Un confronto sistematico tra le tecniche costruttive, i criteri di scelta del tracciato e le evidenze materiali delle due strade potrebbe aiutare a valutare la plausibilità delle ricostruzioni proposte per la Postumia.

Analogamente, la Via Emilia (187 a.C.), quasi contemporanea alla Postumia, presenta caratteristiche molto diverse: è un grande rettilineo che attraversa la pianura senza deviazioni significative, collegando colonie di recente fondazione. La sua funzione era diversa (non una strada di arroccamento ma un asse di penetrazione e colonizzazione della pianura padana), ma il confronto è istruttivo: dimostra che i Romani, quando le condizioni lo permettevano, preferivano i tracciati rettilinei e non esitavano ad attraversare zone difficili se lo ritenevano strategicamente necessario.

Nel caso della Postumia, la scelta di evitare alcuni percorsi rettilinei in pianura (come il tratto Verona-Vicenza) potrebbe quindi riflettere non tanto l'impossibilità tecnica di realizzarli, quanto la valutazione che il vantaggio strategico di un tracciato più a monte giustificasse l'allungamento del percorso. Questa interpretazione riconciliebbe le due ipotesi apparentemente contrastanti (tracciato in pianura vs. tracciato collinare) suggerendo che la scelta non era determinata solo da fattori geomorfologici ma anche, e forse soprattutto, da considerazioni strategiche.

Un'ipotesi alternativa, che Fraccaro non prende in considerazione ma che merita discussione, è che la "Via Postumia" non fosse una singola strada con un tracciato univoco, ma piuttosto un sistema viario complesso, con percorsi alternativi per diverse stagioni e diverse funzioni.

Questa ipotesi si basa su alcune osservazioni:

- 1) Le evidenze di tracciati multipli: Nel tratto Verona-Vicenza, esistono indizi sia di un percorso collinare (attestato dai miliari del IV secolo) sia di un percorso in pianura (suggerito dalle distanze degli itinerari e da alcune notizie, per quanto dubbie, di resti archeologici).
- 2) La variabilità stagionale delle condizioni: La pianura veneta, soggetta a inondazioni stagionali, poteva essere impraticabile in certi periodi dell'anno ma facilmente transitabile in altri. Un sistema viario razionale avrebbe previsto percorsi alternativi per le diverse stagioni.
- 3) Le diverse esigenze funzionali: Il traffico militare, che richiedeva rapidità e capacità di movimento di grandi contingenti, poteva privilegiare percorsi diversi rispetto al traffico commerciale, per il quale la brevità del percorso era

più importante della sicurezza strategica.

4) L'evoluzione nel tempo: Nell'arco dei sei secoli tra la costruzione della strada (148 a.C.) e i miliari più tardi conservati (IV secolo d.C.), il tracciato potrebbe aver subito modifiche significative, con abbandono di alcuni tratti e creazione di altri.

In questa prospettiva, la "Via Postumia" sarebbe stata non una singola linea ma una fascia viaria, all'interno della quale esistevano percorsi alternativi gestiti in modo flessibile a seconda delle circostanze. Questa interpretazione spiegherebbe meglio sia la discrepanza tra le distanze degli itinerari e quelle del tracciato collinare, sia la presenza di miliari in zone apparentemente distanti dal tracciato principale, sia le notizie contraddittorie sulle evidenze archeologiche.

Naturalmente, questa ipotesi richiederebbe una dimostrazione più rigorosa di quanto sia possibile fornire qui. Tuttavia, essa ha il merito di evitare la forzatura di ridurre tutte le evidenze a un unico tracciato, riconoscendo invece la complessità e la variabilità dei sistemi viari antichi.

Un aspetto che Fraccaro menziona ma non sviluppa pienamente riguarda il rapporto tra la Via Postumia e le centuriazioni romane. L'autore nota che nella zona tra Castelfranco Veneto e Castel di Godego "il terreno a nord e a sud della via Postumia [...] è centuriato e sono conservati abbastanza bene i decumani e anche i limiti interni delle centurie". Osserva inoltre che "la ricostruzione della centuriazione mostra che essa partiva dalla strada".

Questa osservazione è di grande importanza metodologica, perché la centuriazione romana era strettamente collegata alla rete viaria. I limiti delle centurie (decumani e cardini) erano tipicamente orientati in funzione delle strade principali, che fungevano da assi di riferimento per la divisione agraria del territorio. L'analisi sistematica della centuriazione potrebbe quindi fornire una conferma indipendente del tracciato della Postumia.

Studi successivi a quello di Fraccaro hanno dimostrato che l'analisi della centuriazione, condotta con l'ausilio della fotografia aerea e delle moderne tecnologie GIS, può rivelare l'esistenza e il tracciato di strade antiche anche quando queste sono completamente scomparse dal paesaggio. Se la centuriazione delle campagne tra Vicenza e Oderzo partiva effettivamente dalla Via Postumia, il suo orientamento dovrebbe confermare la posizione esatta della strada.

Fraccaro stesso aveva pubblicato nel 1951 uno studio sulla centuriazione degli agri di Patavium e Acelum (citato in nota nel presente articolo), ma non sembra aver sfruttato pienamente le potenzialità di questo approccio per ricostruire il tracciato della Postumia. Uno studio che integrasse sistematicamente l'analisi della centuriazione con quella dei tracciati viari potrebbe fornire risultati molto più solidi di quelli ottenibili con i soli indizi toponomastici ed epigrafici.

Un punto poco sviluppato nello studio di Fraccaro, ma che emerge chiaramente dalla sua analisi, riguarda le implicazioni della ricostruzione del tracciato della Postumia per la storia del popolamento del Veneto romano. Se la Postumia seguiva effettivamente il percorso proposto dall'autore, evitando sistematicamente le zone più fertili della pianura per tenersi sui terrazzi asciutti e sui conoidi ghiaiosi, questo significa che nel II secolo a.C. la pianura alluvionale era ancora in gran parte disabitata o scarsamente popolata.

Questa conclusione ha importanti conseguenze per la nostra comprensione della romanizzazione del Veneto. Tradizionalmente si è ritenuto che la pianura padana fosse già densamente abitata in epoca preromana (cultura paleoveneta) e che la colonizzazione romana si fosse innestata su un tessuto insediativo preesistente. Il tracciato della Postumia suggerisce invece che ampie zone della pianura fossero ancora poco accessibili e poco attrattive per l'insediamento nel II secolo a.C., e che la loro colonizzazione sistematica (testimoniata dalle centuriazioni) sia avvenuta solo successivamente, probabilmente in età augustea.

Fraccaro intuisce questa implicazione quando scrive che la pianura sottostante al tracciato della strada era "paludosa, boscosa e sconvolta dalle piene", ma non ne trae tutte le conseguenze per la storia economica e demografica della regione. Uno studio che integrasse l'analisi del tracciato viario con quella dell'evoluzione del popolamento, della bonifica agraria e delle trasformazioni ambientali potrebbe gettare nuova luce sulla romanizzazione del Veneto.

Un aspetto che merita maggiore approfondimento critico riguarda la datazione della Via Postumia al 148 a.C., attribuita al console Spurio Postumio Albino. Fraccaro accetta questa datazione sulla base del celebre cippo miliare CIL V 8024 conservato nel Museo Maffeiano di Verona, senza interrogarsi sufficientemente sul contesto storico di questa impresa costruttiva.

Il 148 a.C. è un anno cruciale nella storia romana: coincide con la distruzione di Cartagine e Corinto, che segnano la fine definitiva delle guerre puniche e l'inizio dell'egemonia romana nel Mediterraneo. In questo contesto di espansione verso est e sud, quale urgenza strategica spingeva Roma a investire risorse così massicce in un'infrastruttura nella Cisalpina, regione che era ormai pacificata da decenni? La fondazione di Aquileia risaliva al 181 a.C., Cremona e Piacenza erano colonie dal 218 a.C., la sottomissione dei Galli Cisalpini era stata completata nei primi decenni del II secolo.

Fraccaro interpreta la Postumia come "strada di arroccamento" contro possibili minacce dalle regioni subalpine non ancora completamente romanizzate. Ma questa spiegazione appare insufficiente se consideriamo che nel 148 a.C. non esisteva alcuna minaccia immediata da quelle regioni. Le guerre contro i Liguri erano terminate, gli Insubri e i Cenomani erano alleati

di Roma. La vera frontiera problematica era quella nordorientale, verso l'Ilirico e il mondo danubiano, ma la Postumia non sembra concepita primariamente per quella direzione, visto che termina ad Aquileia senza proseguire oltre.

Un'interpretazione alternativa, che l'autore non considera, potrebbe essere che la costruzione della Postumia rispondesse non tanto a esigenze militari immediate quanto a un progetto di consolidamento amministrativo ed economico della Cisalpina. Nel 148 a.C., questa regione stava completando la sua trasformazione da territorio conquistato a parte integrante dell'Italia romana. La strada potrebbe essere stata concepita come infrastruttura per facilitare questa integrazione, collegando le colonie e permettendo una più efficace amministrazione del territorio. In questa prospettiva, la sua funzione commerciale e amministrativa sarebbe stata primaria rispetto a quella militare.

Inoltre, andrebbe considerata la possibilità che la data del 148 a.C. si riferisca non alla costruzione completa della strada ma al suo inizio o a un tratto specifico. È noto che le grandi arterie romane venivano spesso costruite per tratti successivi, nell'arco di decenni. Il miliare veronese potrebbe testimoniare la costruzione di un tratto (forse quello tra Verona e Aquileia, o tra Cremona e Verona) piuttosto che dell'intera strada da Genova ad Aquileia. Fraccaro non discute questa possibilità, assumendo implicitamente che l'intera via sia stata tracciata in una sola campagna costruttiva.

Un'analisi più attenta della documentazione epigrafica rivela aspetti problematici che Fraccaro non approfondisce sufficientemente. Dei miliari della Postumia giunti fino a noi e citati nello studio, la stragrande maggioranza appartiene al tardo III e al IV secolo d.C., periodo di intensa attività di restauro stradale sotto Diocleziano e i suoi successori, Costantino, Valentiniano e Valente, Graziano.

Questa concentrazione cronologica è significativa e solleva interrogativi. Dove sono i miliari dell'età repubblicana, del I secolo a.C., dell'età giulio-claudia, dell'età flavia e antonina? L'assenza quasi totale di miliari per i primi tre secoli di vita della strada non può essere casuale. Fraccaro la attribuisce implicitamente alle vicende della conservazione, ma questa spiegazione è insufficiente. Per altre strade romane (l'Emilia, l'Appia, la Flaminia) possediamo miliari di tutte le epoche, dall'età repubblicana a quella tardo-imperiale.

Tre spiegazioni sono possibili:

1) Spoliazione selettiva: I miliari più antichi potrebbero essere stati rimossi sistematicamente in età medievale per il reimpiego del materiale, mentre quelli del IV secolo, forse più numerosi per l'intensa attività di restauro, sarebbero sopravvissuti in numero maggiore. Ma perché questa spoliazione dovrebbe essere stata più sistematica per la Postumia che per altre strade?

2) Manutenzione discontinua: La strada potrebbe non aver ricevuto manutenzione regolare nei primi tre secoli della sua esistenza, e solo nel tardo III e nel IV secolo sarebbe stata oggetto di interventi sistematici con apposizione di nuovi miliari. Questo implicherebbe che per lungo tempo la Postumia non era considerata un'arteria di primaria importanza.

3) Modifiche del tracciato: I miliari del IV secolo potrebbero segnare non semplici restauri ma vere e proprie modifiche del tracciato. In questo caso, essi testimonierebbero la situazione del IV secolo, non necessariamente quella originaria del II secolo a.C.

Quest'ultima ipotesi è particolarmente interessante e trova un parallelo proprio nel caso della Via Domitia citato da Fraccaro. Se accettiamo che il tracciato potesse essere modificato nel corso dei secoli, allora i miliari del IV secolo ci informano sul percorso della strada in quell'epoca, ma non forniscono prove conclusive sul tracciato originario del 148 a.C. Questo indebolisce significativamente l'argomentazione di Fraccaro per il tratto Verona-Vicenza, basata quasi esclusivamente su miliari tardoantichi.

Un limite significativo dello studio di Fraccaro è la scarsa attenzione dedicata alla viabilità preromana. L'autore menziona brevemente l'esistenza di "piste preromane" che i Romani avrebbero seguito in alcuni tratti collinari, ma non approfondisce questo aspetto cruciale.

La pianura padana e il Veneto erano abitati da secoli prima della conquista romana. I Veneti, popolazione di cultura paleoveneta, avevano sviluppato una rete insediativa significativa, con centri come Ateste (Este), Patavium (Padova), e Tarvisium (Treviso). I Galli Cenomani controllavano il territorio veronese e bresciano. Queste popolazioni dovevano necessariamente disporre di vie di comunicazione per i commerci, per i movimenti delle popolazioni, per le attività agricole e pastorali.

È improbabile che i Romani, nel tracciare la Postumia, abbiano ignorato completamente questa viabilità preesistente. Più plausibilmente, in molti tratti essi avranno seguito, sistemandoli e migliorandoli, percorsi già in uso. Questo è particolarmente probabile per i tratti collinari, dove, come nota lo stesso Fraccaro, la scelta del tracciato era in parte obbligata dalla morfologia del terreno.

Ma se la Postumia ricalcava in parte percorsi preromani, questo complica la questione della sua datazione e del suo tracciato. Un percorso collinare tra Verona e Vicenza potrebbe essere esistito ben prima del 148 a.C. come pista commerciale paleoveneta. I Romani potrebbero averlo semplicemente sistemato e "ufficializzato" come parte della loro rete stradale. In questo caso, alcuni degli elementi che Fraccaro interpreta come prove del tracciato romano (distribuzione degli insediamenti, toponimi antichi) potrebbero in realtà riflettere una situazione preromana.

Analogamente, la "strada alta" friulana da Codoipo verso est potrebbe

seguire un percorso pastorale preromano, utilizzato per le transumanze o per i commerci con le popolazioni alpine. L'archeologia ha dimostrato che le vie della transumanza hanno spesso origini preistoriche e sono rimaste stabili per millenni, perché determinate da fattori geografici (valichi, passi, zone di pascolo) che non cambiano.

Uno studio più approfondito della viabilità preromana, basato sull'archeologia degli insediamenti paleoveneti e celti e sull'analisi dei percorsi naturali obbligati, potrebbe gettare nuova luce sul rapporto tra la Postumia romana e i percorsi precedenti. È possibile che quello che Fraccaro interpreta come "tracciato romano razionale" sia in realtà un tracciato più antico, che i Romani hanno adottato e migliorato per ragioni pratiche.

La questione dell'identificazione delle mansiones e mutationes lungo la Postumia merita un'analisi critica più approfondita di quella fornita da Fraccaro. L'*Itinerarium Burdigalense*, tra Verona e Vicenza, menziona "mutatio Cadiano" e "mutatio Aureos", ma nessuna delle due è stata identificata con certezza. Tra Vicenza e Oderzo, non abbiamo alcuna indicazione dalle fonti itinerarie.

Questa lacunosità è significativa. Le stazioni di posta erano elementi essenziali del sistema viario romano, previste a intervalli regolari (generalmente ogni 10-15 miglia per le mutationes, ogni 20-30 per le mansiones) per permettere il cambio dei cavalli del *cursus publicus* e fornire ospitalità ai viaggiatori. La loro identificazione archeologica è spesso relativamente facile, perché queste stazioni lasciavano tracce consistenti: edifici, stalle, magazzini, spesso associati a piccoli insediamenti.

Il fatto che per la Postumia nel Veneto non si sia riusciti a identificare con certezza nessuna di queste stazioni (a parte la dubbia "Masòn" presso Montebello e il *Septimum* a Portobuffolè) è anomalo. Per confronto, lungo la Via Emilia o la Via Flaminia, la maggior parte delle stazioni itinerarie è stata localizzata con ragionevole certezza. Questa assenza potrebbe indicare:

- Ricerche archeologiche insufficienti: è possibile che le stazioni esistano ma non siano state ancora trovate per mancanza di scavi sistematici. Questa spiegazione è plausibile ma non completamente soddisfacente, visto che il Veneto è una regione dove l'archeologia romana è stata praticata intensamente da oltre un secolo.
- Distruzione sistematica: le stazioni potrebbero essere state completamente obliterate da insediamenti successivi o da trasformazioni agricole. Ma anche in questo caso ci si aspetterebbe almeno qualche traccia o qualche ritrovamento casuale.
- Stazioni di dimensioni ridotte: la Postumia potrebbe aver avuto stazioni più modeste rispetto ad altre grandi arterie, forse perché era meno frequentata. Questo andrebbe a braccetto con la supposizione che non fosse una strada di primaria importanza per il traffico commerciale a lungo raggio.

- Modifiche del tracciato: se il tracciato è stato modificato nel corso dei secoli, le stazioni del percorso originario potrebbero trovarsi lontane dal percorso successivo. Ad esempio, se esisteva un tracciato in pianura tra Verona e Vicenza in età repubblicana, le stazioni menzionate dall'*Itinerarium* potrebbero riferirsi a quel percorso, mentre il tracciato collinare del IV secolo, attestato dai miliari, potrebbe aver avuto stazioni diverse, non documentate dalle fonti.

Fraccaro non approfondisce sistematicamente questa problematica. La sua proposta di identificare Aureos con la zona di Masòn-Montebello è suggestiva ma resta opinabile. Sarebbe stato necessario un programma di ricognizioni archeologiche mirate nelle zone dove le stazioni dovrebbero trovarsi secondo le distanze itinerarie, per verificare se esistono concentrazioni di materiali romani, strutture sepolte o altri indizi.

Fraccaro dedica solo pochi cenni al rapporto tra la Via Postumia e le centuriazioni romane, ma questo aspetto merita un'analisi molto più approfondita. La centuriazione era strettamente connessa alla rete viaria: le strade principali fungevano da assi di orientamento (*kardo maximus* e *decumanus maximus*) per la divisione agraria del territorio.

Se la Postumia fosse stata effettivamente una delle prime grandi arterie della Cisalpina (148 a.C.), ci si aspetterebbe che le centuriazioni successive si orientassero su di essa. Questo è vero per l'Emilia, che fungì da asse per le centuriazioni delle colonie che sorsero lungo il suo percorso. È vero anche per altre grandi strade.

Nel caso della Postumia, tuttavia, la situazione è meno chiara. Fraccaro nota che nella zona tra Castelfranco e Castel di Godego la centuriazione "partiva dalla strada", ma non fornisce un'analisi sistematica dell'orientamento delle centuriazioni lungo l'intero percorso della via nel Veneto. Studi successivi sulla centuriazione dell'agro di Padova, Vicenza, Treviso e Oderzo hanno rivelato una situazione complessa, con centuriazioni di epoche diverse, orientamenti multipli, e assi principali che non sempre coincidono con la Postumia.

In particolare, l'agro di Padova sembra centuriato con orientamento determinato dalla Via Annia (che collegava Adria a Aquileia passando per Padova) piuttosto che dalla Postumia. Anche l'agro di Treviso presenta un orientamento che non sembra direttamente collegato alla Postumia, che anzi evita la città passando più a sud.

Questa apparente indipendenza di molte centuriazioni venete rispetto alla Postumia potrebbe indicare che:

- Le centuriazioni sono precedenti: Se la centuriazione di alcune zone è anteriore alla costruzione della Postumia (o almeno al suo tracciato definitivo), questo spiegherebbe perché non si orienta su di essa. Ma questo contrasterebbe con la datazione tradizionale della Postumia al

148 a.C. e delle centuriazioni all'età cesariana o augustea.

- La Postumia non era l'asse principale: La via potrebbe non aver avuto l'importanza strutturante che Fraccaro le attribuisce. Se altre strade (la Via Annia, la via Padova-Asolo-Feltre, la via Vicenza-Trento) erano considerate più importanti per l'organizzazione del territorio, le centuriazioni si sarebbero orientate su quelle.
- Modifiche successive del tracciato: Se il tracciato della Postumia è stato modificato dopo l'epoca delle centuriazioni, queste potrebbero essersi orientate su un percorso diverso da quello attestato dai miliari del IV secolo.

Un'analisi sistematica, condotta con metodologie moderne (GIS, fotointerpretazione, analisi quantitativa degli orientamenti), del rapporto tra la Postumia e le centuriazioni potrebbe risolvere molti dei dubbi sul tracciato e sulla cronologia della strada. Fraccaro aveva gli strumenti teorici per condurre questa analisi (aveva già pubblicato studi pionieristici sulla centuriazione), ma nel caso della Postumia non li ha applicati sistematicamente.

Un aspetto apparentemente minore ma metodologicamente significativo riguarda il nome stesso della via. Fraccaro registra diverse forme attestate nei documenti medievali: "Postumia", "Postoyma", "Postuma", e nelle forme popolari moderne "Postioma", "Poston". Questa variabilità è normale per la trasmissione dei toponimi attraverso i secoli, ma meriterebbe un'analisi filologica più approfondita.

La forma classica latina dovrebbe essere "Via Postumia" (da "Postumius", nome gentilizio della gens Postumia). Tuttavia, alcuni documenti medievali usano "Postuma" (senza la -i-), che potrebbe derivare da un aggettivo "postumus, -a, -um" (ultimo, nato dopo la morte del padre). Questa forma è linguisticamente plausibile ed è attestata in altri contesti (ad esempio "porta Postuma" in alcune città).

È possibile che esista stata una certa confusione, già in epoca antica, tra il nome gentilizio Postumius e l'aggettivo postumus. Questa confusione potrebbe aver generato forme alternative del nome della via. Se così fosse, alcune delle attestazioni medievali potrebbero non riferirsi alla Via Postumia del console del 148 a.C., ma a una generica "via postuma" (via più recente?), creando problemi di identificazione.

Fraccaro non discute questa possibilità, assumendo che tutte le attestazioni di "Postumia/Postoyma/Postuma" si riferiscano inequivocabilmente alla stessa strada consolare. Ma una critica filologica più rigorosa dovrebbe verificare caso per caso il contesto delle attestazioni per assicurarsi che si riferiscano effettivamente alla via consolare e non a omonimi o a reinterpretazioni medievali del nome.

Inoltre, la forma popolare "Postioma" presenta caratteristiche fonetiche

interessanti. L'apertura della -u- in -io- è tipica del veneto, ma la conservazione della -s- iniziale (che in molti dialetti veneti si sonorizza in -z-) potrebbe indicare una tradizione dotta o una reintroduzione del nome in epoca relativamente recente. Questo solleva il sospetto che alcune delle attestazioni toponomastiche moderne possano essere non sopravvivenze dirette della tradizione antica ma ricostruzioni erudite del XVIII-XIX secolo, quando gli studiosi locali iniziarono a "riscoprire" le strade romane e a battezzare con i nomi antichi strade e località.

Questo fenomeno è ben noto: molti toponimi apparentemente antichi sono in realtà creazioni moderne di antiquari e studiosi locali. Fraccaro, pur essendo consapevole del problema (distingue le forme "popolari" da quelle "dotte"), non applica una critica sistematica alle attestazioni toponomastiche che utilizza.

Un aspetto quasi completamente assente nello studio di Fraccaro riguarda le trasformazioni ambientali di lungo periodo e il loro impatto sulla viabilità. L'autore descrive efficacemente la situazione geomorfologica e idrologica del Veneto (le resorgive, le zone paludose, i conoidi ghiaiosi), ma tende a considerarla statica, come se le condizioni del II secolo a.C. fossero rimaste sostanzialmente immutate fino al XIX-XX secolo.

In realtà, il paesaggio veneto ha subito trasformazioni profonde nel corso dei duemila anni che separano la costruzione della Postumia dall'epoca degli studi di Fraccaro. Alcune di queste trasformazioni erano già note all'autore (le variazioni del corso del Po, le divagazioni della Piave e del Brenta, le opere di bonifica medievali e moderne), ma egli non ne trae tutte le conseguenze metodologiche.

Se il paesaggio è cambiato, anche la viabilità ottimale è cambiata. Un percorso che nel II secolo a.C. era razionale potrebbe essere divenuto impraticabile nel Medioevo per variazioni del regime dei fiumi o per impaludamento di zone precedentemente asciutte. Viceversa, zone paludose nel II secolo a.C. potrebbero essere divenute transitabili in epoche successive per cause naturali (variazioni climatiche, cambiamenti del regime delle acque) o antropiche (bonifiche, arginature).

Questo rende problematico l'uso di fonti medievali per ricostruire situazioni del II secolo a.C. Quando un documento del 1214 menziona la "Postoyma super colle maiori de Campo mollo", ci informa sul percorso della strada nel XIII secolo, ma non necessariamente su quello originario del II secolo a.C. Se nei mille anni intercorsi il regime delle acque della zona era cambiato, il tracciato potrebbe essere stato modificato per adattarsi alle nuove condizioni. Analogamente, l'uso della cartografia del XVIII-XIX secolo (le carte austriache e dell'IGM che Fraccaro utilizza ampiamente) è prezioso ma richiede cautela. Queste carte documentano la situazione dopo secoli di trasformazioni antropiche (bonifiche, rettificazioni di corsi d'acqua, disboscamenti, opere

idrauliche). La "campagna" che Fraccaro vede nelle carte ottocentesche era molto diversa dalla selva e dalle paludi che probabilmente coprivano le stesse zone nel II secolo a.C.

Uno studio ideale dovrebbe integrare l'analisi topografica con ricostruzioni paleoclimatiche e paleoambientali basate su carotaggi, analisi polliniche, studi sedimentologici. Solo così si potrebbe valutare con sicurezza quali percorsi fossero praticabili in epoca romana e quali scelte di tracciato fossero razionali date le condizioni ambientali dell'epoca.

Un aspetto che Fraccaro non approfondisce sufficientemente è la quasi totale assenza di menzioni della Via Postumia nelle fonti letterarie antiche. A differenza dell'Appia ("regina viarum"), dell'Emilia o della Flaminia, che sono citate frequentemente dagli autori antichi, la Postumia appare raramente e sempre in contesti marginali.

Strabone, nella sua Geografia, descrive dettagliatamente la viabilità dell'Italia settentrionale ma menziona la Postumia solo di sfuggita. Plinio il Vecchio, che pure fornisce informazioni preziose sulle strade e le città dell'Italia, è parco di riferimenti alla Postumia. Gli storici delle guerre civili (Appiano, Cassio Dione) menzionano battaglie e movimenti di truppe nella pianura padana ma raramente specificano se gli eserciti utilizzassero la Postumia.

L'unica menzione letteraria significativa citata da Fraccaro è quella di Tacito (*Historiae* III, 21, 2), che descrive una battaglia del 69 d.C. presso Cremona e menziona che una legione era schierata "in ipso viae Postumiae aggere". La citazione conferma l'esistenza della strada e il fatto che presso Cremona era costruita su argine, ma non fornisce altre informazioni sul suo percorso o sulla sua importanza.

Questo silenzio delle fonti letterarie è singolare per una strada che Fraccaro considera di importanza strategica fondamentale. Se la Postumia fosse stata veramente una delle principali arterie militari dell'Italia settentrionale, ci aspetteremmo menzioni più frequenti nelle narrazioni storiche, soprattutto nel contesto delle numerose guerre che si svolsero in quella regione (le guerre galliche, le guerre civili, le campagne contro popolazioni alpine).

Due spiegazioni sono possibili:

1) La Postumia aveva importanza secondaria: Nonostante la sua lunghezza e il suo carattere strategico "sulla carta", la strada potrebbe aver avuto nella pratica un'importanza limitata rispetto ad altre arterie. Le principali direttrici del traffico militare e commerciale erano altre (l'Emilia per il traffico est-ovest, la via per il Brennero per il traffico verso il nord, la via Annia per il collegamento con Aquileia dalla zona di Padova e della costa adriatica).

2) Modifiche e decadenza precoci: La strada potrebbe aver perso importanza già in epoca augustea o giulio-claudia, quando furono costruite o potenziate altre vie. In questo caso, le fonti letterarie del I secolo d.C. potrebbero non menzionarla frequentemente perché era già considerata un'arteria secondaria.

Entrambe queste ipotesi contraddicono in parte l'interpretazione di Fraccaro, che attribuisce alla Postumia un ruolo strategico di primo piano. Una via veramente cruciale per il controllo militare della Cisalpina dovrebbe aver lasciato tracce più evidenti nelle fonti narrative. Il silenzio delle fonti letterarie andrebbe spiegato in modo più approfondito di quanto faccia Fraccaro.

Conclusioni delle integrazioni critiche

Queste considerazioni aggiuntive non intendono sminuire il valore dello studio di Fraccaro, che rimane fondamentale, ma evidenziare aree problematiche che meriterebbero ulteriori approfondimenti. In particolare:

- La datazione e il contesto storico della costruzione richiedono una riflessione più approfondita sul significato strategico della strada nel 148 a.C.
- La distribuzione cronologica dei miliari solleva interrogativi sulla continuità del tracciato e sulla importanza della strada nelle varie epoche.
- La viabilità preromana rappresenta un fattore finora trascurato che potrebbe spiegare molte caratteristiche del percorso.
- L'assenza di stazioni intermedie identificate archeologicamente è anomala e richiede spiegazione.
- Il rapporto con le centuriazioni potrebbe fornire conferme indipendenti del tracciato ma è stato esplorato solo superficialmente.
- Le trasformazioni ambientali di lungo periodo rendono problematico l'uso di fonti tarde per ricostruire situazioni antiche.
- Il silenzio delle fonti letterarie contrasta con l'importanza strategica attribuita alla strada.

Un programma di ricerca futuro sulla Via Postumia dovrebbe affrontare sistematicamente questi nodi problematici, integrando archeologia, analisi ambientale, studio delle fonti e tecnologie moderne di indagine del territorio.

Una delle premesse implicite dello studio di Fraccaro è che la Via Postumia costituisse fin dall'origine un'opera unitaria, concepita e realizzata secondo un progetto organico che abbracciava l'intera distanza da Genova ad Aquileia. Questa concezione, per quanto apparentemente ovvia, merita di essere sottoposta a esame critico. L'autore stesso fornisce elementi che potrebbero suggerire un'interpretazione diversa, senza però svilupparli pienamente.

Quando Fraccaro descrive le caratteristiche dei diversi tratti della strada, emerge un quadro di notevole eterogeneità. Il segmento appenninico tra Genova e Libarna aveva caratteristiche di via montana, con tutte le difficoltà tecniche che questo comportava. Il tratto tra Dertona e Piacenza era una via di pianura, ma doveva affrontare problemi idraulici legati ai torrenti appenninici. Il segmento Cremona-Verona attraversava zone paludose e richiedeva la costruzione di argini. Il tratto Verona-Vicenza, secondo la ricostruzione di Fraccaro, era una via collinare con caratteristiche

completamente diverse. Il grande rettifilo tra Brenta e Piave rappresentava un capolavoro di ingegneria del tracciamento su terreno aperto. Infine, il percorso friulano richiedeva ancora altre soluzioni tecniche per attraversare le vaste conoidi ghiaiose.

Tale eterogeneità solleva il dubbio che quella che chiamiamo "Via Postumia" fosse in realtà un assemblaggio di tratti stradali costruiti in momenti diversi, con finalità diverse, e solo successivamente unificati sotto un nome comune. Il console Spurio Postumio Albino potrebbe aver curato la costruzione o il completamento di alcuni tratti, forse quelli strategicamente più importanti, ma altri segmenti potrebbero avere origini diverse, anteriori o posteriori al 148 a.C.

Questa ipotesi spiegherebbe alcune anomalie che emergono dallo studio di Fraccaro. Ad esempio, l'apparente discontinuità tra il tratto Piacenza-Cremona, che secondo gli itinerari antichi non viene nemmeno più menzionato come parte della Postumia in epoca imperiale, e il resto della via. O ancora, la differenza tra il tratto occidentale (Genova-Cremona), che sembra rispondere a logiche di controllo del territorio subappenninico, e quello orientale (Cremona-Aquileia), che ha caratteristiche di via pedemontana alpina. Due direttrici strategiche diverse, forse concepite in momenti diversi e per scopi diversi, potrebbero essere state unite amministrativamente sotto il nome del console che realizzò il collegamento finale.

Del resto, conosciamo esempi di strade romane che hanno subito processi di questo tipo. La Via Flaminia, ad esempio, incorporò probabilmente tratti di viabilità precedente, e il nome del censore Flaminio finì per designare l'intera arteria anche per segmenti che forse preesistevano alla sua opera. Analogamente, la Via Postumia potrebbe essere il risultato di un processo di unificazione amministrativa più che di una costruzione unitaria ex novo.

Fraccaro non considera questa possibilità perché ragiona nell'ottica della "strada di arroccamento" concepita come sistema unitario. Ma proprio la sua accurata descrizione delle diverse caratteristiche dei vari segmenti potrebbe suggerire una genesi più complessa e stratificata nel tempo.

Il rapporto con gli insediamenti: una strada che evita le città

Un aspetto paradossale della Via Postumia, che Fraccaro nota ma non problematizza sufficientemente, è il suo rapporto apparentemente conflittuale con gli insediamenti urbani. Mentre le grandi arterie romane tipicamente collegavano città importanti e contribuivano al loro sviluppo, la Postumia sembra caratterizzata da una sistematica tendenza a evitare i centri abitati o a toccarli solo marginalmente.

Il caso più evidente è quello di Treviso. Il grande rettifilo tra Brenta e Piave passa a sud della città, ignorandola completamente. Fraccaro giustifica questa scelta osservando che Tarvisium aveva probabilmente scarsa

importanza nel II secolo a.C. Ma questa spiegazione è circolare: se la città aveva scarsa importanza, potrebbe essere proprio perché la grande arteria strategica non la attraversava, privandola dei vantaggi economici e del prestigio derivanti dalla posizione su una via consolare. Viceversa, città come Verona o Vicenza, che la Postumia attraversava, conobbero uno sviluppo notevole. Il tracciato della strada non si limitava a riflettere la gerarchia urbana esistente, ma contribuiva a crearla.

Ancora più significativo è il caso del tratto friulano. La strada, invece di seguire il percorso più breve Oderzo-Concordia-Aquileia, che toccava due città già esistenti e importanti, compie un lungo giro verso nord per Codroipo. Fraccaro spiega questa scelta con ragioni geomorfologiche (evitare le zone paludose sotto le resorgive) e strategiche (controllare lo sbocco delle valli prealpine). Ma il risultato è che Concordia, colonia romana fondata nel 181 a.C., poco dopo Aquileia, veniva esclusa dalla principale arteria di collegamento tra Veneto e Friuli. Non è un caso che nel sistema viario dell'età imperiale si sviluppò una via alternativa Oderzo-Concordia-Aquileia, più breve e probabilmente più frequentata per il traffico commerciale.

Questa caratteristica della Postumia di evitare o marginalizzare alcuni centri urbani potrebbe indicare che la sua funzione primaria non era quella di facilitare i commerci e le comunicazioni tra città, ma piuttosto quella militare e strategica di controllo del territorio. Una strada militare privilegia percorsi che garantiscano rapidità di movimento e posizioni tatticamente vantaggiose, anche a costo di allungare il percorso o di ignorare insediamenti commercialmente importanti.

Tuttavia, questa interpretazione contrasta con l'evoluzione successiva della strada. Se la Postumia fosse stata concepita esclusivamente come arteria militare, ci aspetteremmo che mantenesse questa funzione nel corso dei secoli, con continui interventi di manutenzione da parte dell'autorità militare. Invece, come dimostra la concentrazione dei miliari nel tardo III e IV secolo, la strada sembra aver ricevuto attenzione discontinua. Alcuni tratti decadde rapidamente a strade locali (Piacenza-Cremona), altri furono sostituiti da percorsi alternativi più comodi per il traffico civile (la via Oderzo-Concordia-Aquileia in alternativa al percorso per Codroipo).

Questa contraddizione tra la concezione apparentemente militare del tracciato e la sua evoluzione come arteria a importanza decrescente rimane irrisolta nello studio di Fraccaro.

Sorprendentemente, Fraccaro dedica pochissima attenzione alle tecniche costruttive della Via Postumia. Mentre descrive minuziosamente il percorso, la geomorfologia, la documentazione epigrafica e toponomastica, quasi non dice nulla su come la strada fosse effettivamente costruita. Le poche informazioni al riguardo sono indirette: si parla di "argine" per alcuni tratti, di "selciato" per altri, di "lastricato" in qualche occasione, ma mancano

descrizioni dettagliate basate su osservazioni archeologiche dirette.

Questa lacuna è significativa perché le tecniche costruttive potrebbero fornire elementi di datazione e di distinzione tra diversi tratti della strada. La tecnologia stradale romana evolse nel corso dei secoli, e un tratto costruito nel II secolo a.C. dovrebbe presentare caratteristiche diverse rispetto a uno realizzato o ricostruito nel IV secolo d.C. Il tipo di massiciata, la presenza o assenza di basolato, le tecniche di drenaggio, la larghezza della carreggiata, le modalità di costruzione degli argini in zone umide, tutto questo potrebbe aiutare a distinguere fasi costruttive diverse e a verificare se i vari segmenti della strada sono effettivamente coevi.

Fraccaro cita la testimonianza del Brentari su un tratto presso San Pietro in Gù "elevato due metri sulla sottostante campagna" e largo "una ventina di metri", che sarebbe sufficiente "per darci un'idea della grandiosità di questa strada". Ma si tratta di una notizia di seconda mano, non verificata personalmente, e priva di documentazione tecnica precisa. Non sappiamo se quei due metri di elevazione fossero l'altezza originaria romana o il risultato di accumuli successivi. Non sappiamo se i venti metri di larghezza comprendessero solo la carreggiata o anche i fossati laterali e le pertinenze. Non sappiamo con quali materiali fosse costruito l'argine e se presentasse tracce di un rivestimento superficiale.

Analogamente, quando si parla del rettilineo tra Brenta e Piave, Fraccaro nota che in alcuni tratti la strada si eleva ancora sulla campagna circostante ed è fiancheggiata da fossati, elementi visibili anche sulle tavolette al 25.000. Ma manca un'analisi tecnica di questi resti: qual è la struttura dell'argine? È costruito con materiale di riporto locale o con materiali trasportati? Presenta tracce di rivestimenti o consolidamenti? Ha subito rialzamenti successivi? Tutte domande che un'indagine archeologica anche non invasiva (carotaggi, prospezioni geofisiche) potrebbe risolvere, fornendo elementi preziosi per la datazione e la comprensione della storia costruttiva della strada.

La mancanza di attenzione agli aspetti costruttivi riflette probabilmente i limiti dell'archeologia dell'epoca in cui Fraccaro scriveva. Negli anni Cinquanta, l'archeologia stradale era ancora poco sviluppata come disciplina specialistica, e l'attenzione si concentrava soprattutto sugli aspetti topografici e sulla ricostruzione dei tracciati. Oggi, un approccio più completo dovrebbe integrare lo studio topografico con quello archeologico-costruttivo.

La questione della manutenzione: continuità o abbandono?

Un tema che attraversa tutto lo studio di Fraccaro ma non viene mai affrontato sistematicamente è quello della manutenzione della strada nel corso dei secoli. L'autore registra i numerosi miliari del tardo III e IV secolo, che attestano interventi di restauro sotto Diocleziano, Costantino, Valentiniano, Valente e Graziano. Ma cosa accadde nei tre secoli precedenti, tra la costruzione nel 148 a.C. e questi restauri tardoimperiali? E cosa

accadde dopo, nel V secolo e nell'alto Medioevo?

Le strade romane richiedevano manutenzione costante per mantenere la loro funzionalità. Il drenaggio doveva essere curato per evitare che l'acqua danneggiasse il massiccio. I ponti dovevano essere riparati dopo le piene. Gli argini nelle zone umide dovevano essere consolidati. Senza questa manutenzione regolare, anche una strada ben costruita poteva deteriorarsi rapidamente e diventare impraticabile.

Il fatto che quasi tutti i miliari conservati della Postumia appartengano al tardo III e IV secolo suggerisce che proprio in quel periodo si rese necessaria una campagna straordinaria di restauri, probabilmente perché la strada aveva subito un lungo periodo di trascuratezza. Questo sarebbe coerente con la crisi del III secolo, quando il sistema amministrativo romano entrò in difficoltà e la manutenzione ordinaria delle infrastrutture fu probabilmente trascurata. I restauri della Tetrarchia e dell'età costantiniana rappresenterebbero quindi un tentativo di recuperare un patrimonio infrastrutturale degradato.

Ma se questo è vero, il tracciato attestato dai miliari del IV secolo potrebbe non coincidere esattamente con quello originario del II secolo a.C. I restauratori del IV secolo potrebbero aver modificato il percorso in alcuni punti, abbandonando tratti divenuti impraticabili (per mutamenti idrogeologici, per impaludamenti, per frane) e tracciando varianti più agevoli. Questo spiegherebbe alcune delle anomalie notate da Fraccaro, come la possibile esistenza di tracciati alternativi in alcune zone.

Per il periodo successivo al IV secolo, le testimonianze di manutenzione si fanno ancora più rare. I documenti medievali attestano che la strada era ancora nota e utilizzata come elemento di riferimento territoriale, ma questo non significa necessariamente che fosse percorribile in tutti i suoi tratti. Alcune sezioni potrebbero essere state mantenute dalle comunità locali per esigenze di traffico locale, mentre altre venivano abbandonate in favore di percorsi alternativi.

Fraccaro nota questo fenomeno quando descrive come alcuni tratti della Postumia siano stati sostituiti da strade medievali con percorso diverso (la strada per Pordenone al posto della vecchia strada alta friulana, la via napoleonica Sacile-Codroipo, la statale moderna Verona-Vicenza). Ma non sviluppa un'analisi sistematica di questo processo di trasformazione della viabilità, che avrebbe richiesto uno studio approfondito della documentazione medievale e moderna.

Una storia completa della Via Postumia non dovrebbe limitarsi a ricostruire il tracciato originario romano, ma dovrebbe seguire l'evoluzione della strada attraverso i secoli, individuando le fasi di manutenzione, di modifiche del tracciato, di abbandono parziale, di sostituzione con percorsi alternativi, di eventuale recupero. Solo così si potrebbe comprendere pienamente il ruolo

che questa infrastruttura ha avuto nella storia del territorio attraversato.

Il caso di Vicenza merita un'attenzione particolare che va oltre quanto Fraccaro gli dedica. Perché la Via Postumia doveva necessariamente attraversare questa città? La domanda può sembrare oziosa, dato che Vicenza finì per diventare un centro importante, ma dal punto di vista del tracciato strategico della strada solleva problemi non banali.

Se l'obiettivo della Postumia era costituire una via pedemontana di arroccamento, il percorso razionale da Verona avrebbe dovuto dirigersi direttamente verso nord-est, rimanendo sempre a monte della linea delle resorgive, come poi effettivamente fa tra Brenta e Piave. Invece, dopo Verona la strada scende verso sud-est fino a Vicenza, entrando nella zona sotto le resorgive, per poi risalire faticosamente con un rettilineo attraverso terreni umidi fino a San Croce Bigolina e riguadagnare il terreno asciutto.

Questo comportamento anomalo richiede una spiegazione. Fraccaro la fornisce osservando che "si può da ciò indurre che questa città aveva già nel secondo secolo a.C. una certa importanza". Ma questa spiegazione è insoddisfacente. Se Vicenza aveva già importanza prima della costruzione della Postumia, questa importanza doveva derivare da altre vie di comunicazione, probabilmente preromane. Quale era la rete viaria che aveva reso Vicenza importante prima del 148 a.C.? E perché i costruttori della Postumia decisero di integrarla nel loro sistema viario, accettando il costo di una deviazione verso sud e di un difficile percorso attraverso zone umide?

Una possibilità, che Fraccaro non esplora, è che Vicenza fosse importante non tanto come centro urbano quanto come nodo viario. La città potrebbe essere stata il punto di incrocio tra la direttrice est-ovest (che diventerà la Postumia) e una o più direttrici nord-sud che collegavano la pianura con le valli alpine. In particolare, la via che da Vicenza risaliva verso Thiene, Schio e il Trentino attraverso la Valsugana doveva essere importante già in epoca preromana. Integrare questa direttrice nel sistema della Postumia avrebbe giustificato la deviazione.

Pertanto tale ipotesi richiederebbe una dimostrazione più articolata, basata sullo studio della viabilità preromana del Vicentino, argomento che Fraccaro sfiora appena. Inoltre, solleva un'ulteriore domanda: se il valore strategico di Vicenza stava nel suo ruolo di nodo verso le Alpi, perché la Postumia dopo averla toccata riprende il percorso pedemontano senza sfruttare ulteriormente questo collegamento? La risposta forse sta nel fatto che esistevano altre vie, probabilmente più antiche, che assicuravano i collegamenti tra la pianura e le valli alpine (la via Verona-Trento per l'Adige, la via per il Brennero, la Claudia Augusta verso l'alto Adige), e la Postumia non doveva duplicare queste funzioni ma piuttosto collegarle in un sistema integrato.

Questa interpretazione sistemica, che vedrebbe la Postumia non come via

isolata ma come elemento di una rete viaria più complessa, è presente in nuce in Fraccaro ma non viene sviluppata compiutamente. Eppure potrebbe spiegare molte delle apparenti anomalie del tracciato.

Il problema dei fiumi: attraversamenti e variazioni di corso

Una questione tecnica di grande rilevanza, trattata da Fraccaro in modo diseguale, riguarda gli attraversamenti fluviali. La Postumia doveva superare numerosi corsi d'acqua, alcuni di dimensioni considerevoli: l'Adige a Verona, il Mincio a Goito, la Brenta presso Carmignano, la Piave tra i Ronchi e le Grave, la Livenza a Portobuffolè, il Tagliamento presso Valvasone, senza contare i torrenti minori.

Per l'Adige a Verona, Fraccaro menziona l'esistenza di un ponte romano (il cosiddetto Ponte Postumio), anche se i resti trovati nel letto del fiume non sono più visibili. Questo è credibile dato che Verona era un centro urbano importante e la costruzione di un ponte in pietra era giustificata. Ma per gli altri attraversamenti la situazione è molto meno chiara.

Al Mincio presso Goito, non esiste alcuna traccia di ponte antico, e Fraccaro ammette che "le opere romane che quivi giovavano al valico del fiume sono scomparse". Ma è plausibile che esistesse un ponte in pietra in una zona così isolata, lontana da centri abitati rilevanti? I ponti romani in pietra erano opere costose e complesse, giustificate solo dove il traffico era intenso e l'importanza strategica evidente. In una località marginale come Goito, è più probabile che l'attraversamento avvenisse a guado nei periodi di magra o su un ponte di legno, strutture molto meno durevoli che non avrebbero lasciato tracce archeologiche significative.

Ancora più problematico è il caso della Brenta. Fraccaro scrive: "sul greto del fiume non si rilevarono mai tracce di manufatti". Il letto ghiaioso largo oltre un chilometro avrebbe richiesto un ponte di dimensioni considerevoli, paragonabile ai grandi ponti romani sull'Adige o sul Tevere. L'assenza totale di resti (pile, fondazioni, elementi strutturali) è difficilmente spiegabile solo con l'erosione fluviale. Questo solleva il dubbio che l'attraversamento della Brenta sulla linea del rettilineo della Postumia possa non essere mai esistito nella forma che ci aspetteremmo, o che il percorso in quel punto fosse diverso da quanto Fraccaro ricostruisce.

Un aspetto che l'autore sottovaluta è la variabilità dei corsi fluviali nel tempo. I fiumi della pianura padana, specialmente quelli alimentati dalle Alpi come il Piave, il Brenta, il Tagliamento, hanno subito nel corso dei secoli numerose variazioni di percorso, sia naturali sia indotte dalle opere idrauliche umane. Fraccaro ne è consapevole quando parla della Piave e delle sue "divagazioni", ma non ne trae tutte le conseguenze metodologiche.

Se il corso di un fiume è variato significativamente tra l'epoca romana e quella moderna, il punto di attraversamento della strada potrebbe trovarsi in una posizione completamente diversa da quella che ci aspetteremmo

prolungando il rettilineo fino all'alveo attuale. Il ponte o il guado romano potrebbero essere completamente al di fuori dell'alveo moderno, magari sotto metri di sedimenti alluvionali, rendendo impossibile il loro ritrovamento senza ricerche archeologiche mirate.

Questo vale particolarmente per la Piave, che Fraccaro descrive come fiume dalle "divagazioni" notevoli. L'autore nota che una carta del 1532 mostra il greto del fiume largo circa cinque chilometri tra Spresiano e San Michele, con numerosi rami e isole. In queste condizioni, dove esattamente attraversava la Postumia? Fraccaro ipotizza un attraversamento "in corrispondenza ad un restringimento del letto", ma questa è più una necessità logica che una dimostrazione basata su evidenze archeologiche.

La questione degli attraversamenti fluviali meriterebbe un approfondimento che integrasse lo studio storico-topografico con analisi geomorfologiche, carotaggi per ricostruire l'andamento dei corsi d'acqua in epoca romana, e ricerche archeologiche subacquee o nei sedimenti fluviali. In assenza di questo tipo di indagini, molte delle ricostruzioni proposte rimangono congetturali.

Un aspetto quasi completamente assente nello studio di Fraccaro riguarda la dimensione economica della Via Postumia. Quali merci viaggiavano su questa strada? Quali erano i flussi commerciali che essa facilitava? Quale impatto economico ebbe sui territori attraversati? L'autore si concentra quasi esclusivamente sulla funzione strategico-militare della via, ma una strada lunga oltre 500 chilometri, che attraversava regioni diverse e collegava il Tirreno con l'Adriatico, doveva necessariamente avere anche una significativa funzione commerciale.

Le poche indicazioni al riguardo sono indirette e marginali. Fraccaro menziona il forum pequarium ad Aquileia, collegato alla Postumia secondo l'iscrizione CIL V 8313, suggerendo l'esistenza di un mercato bestiame. Ma non sviluppa le implicazioni di questa notizia: la Postumia era utilizzata per il commercio del bestiame? Le mandrie scendevano dalle Alpi per essere vendute ad Aquileia e poi trasportate via mare? O viceversa il bestiame arrivava dall'Illirico via Aquileia e veniva distribuito nella pianura padana?

Analogamente, la menzione di Soave, toponimo derivato da Suebi, e di Sarmazza, forse da Sarmatae, suggerisce la presenza di insediamenti di popolazioni barbariche lungo la strada. Questi insediamenti erano solo guarnigioni militari o avevano anche funzioni economiche? È noto che i barbari stanziati su territorio romano spesso svolgevano attività commerciali, sfruttando la loro posizione su vie di comunicazione importanti.

L'assenza di considerazioni economiche si fa sentire particolarmente quando Fraccaro cerca di spiegare perché alcuni tratti della Postumia decadde rapidamente mentre altri rimasero vitali. L'autore attribuisce questi fenomeni principalmente a fattori geomorfologici (difficoltà di manutenzione in zone

paludose) o politico-amministrativi (spostamento dei centri di potere). Ma una spiegazione più completa dovrebbe considerare anche i fattori economici: un tratto di strada rimane vitale se serve flussi commerciali significativi, decade se questi flussi si spostano altrove o se percorsi alternativi offrono vantaggi economici.

Il caso del tratto Piacenza-Cremona è emblematico. Fraccaro nota che questo segmento scompare dagli itinerari imperiali, decadendo a strada locale. Ma perché? Una spiegazione puramente amministrativa ("non era più considerato parte della Postumia") non è soddisfacente. Più probabilmente, il traffico tra Piacenza e Cremona aveva trovato percorsi alternativi più convenienti, forse più a sud lungo il Po, o forse il traffico stesso era diminuito perché mutati gli equilibri economici della regione.

Analogamente, il successo del percorso Oderzo-Concordia-Aquileia rispetto a quello più settentrionale per Codroipo potrebbe essere spiegato non solo con la maggiore brevità ma anche con il fatto che Concordia era un centro commerciale attivo, sede probabilmente di mercati e fiere, mentre Codroipo aveva principalmente funzione militare e di controllo territoriale.

Uno studio completo della Postumia dovrebbe integrare l'analisi topografica con quella economica, studiando i tipi di insediamenti lungo la strada (mansiones, stationes, emporia, mercati), i ritrovamenti di monete (che potrebbero indicare l'intensità degli scambi commerciali), le iscrizioni di mercanti e corporazioni, i riferimenti letterari ed epigrafici a commerci e merci. Solo così si potrebbe comprendere se la Postumia fu veramente, come la definisce Fraccaro, una "strada di arroccamento" a funzione prevalentemente militare, oppure se ebbe anche, e forse soprattutto in alcune epoche, una funzione commerciale significativa.

L'ultimo aspetto che meriterebbe un approfondimento molto maggiore di quello fornito da Fraccaro riguarda la sopravvivenza e la trasformazione della Postumia in epoca altomedievale, particolarmente nel periodo longobardo. L'autore cita Paolo Diacono quando descrive l'episodio dei Foroiulani che nel 698 marciarono verso il Pons Lipientiae per aiutare il re Cuniperto, passando probabilmente per la selva di Capulano presso Sacile. Ma questa citazione isolata non basta a illuminare il ruolo della strada in quel periodo cruciale.

I Longobardi, popolo guerriero proveniente dalla Pannonia, dovevano avere una conoscenza approfondita della viabilità dell'Italia settentrionale. Il loro sistema difensivo, basato su ducati strategicamente posizionati (Friuli, Trento, Cividale), sfruttava certamente le vie di comunicazione esistenti. La Postumia, strada pedemontana che correva lungo il fronte alpino, doveva avere una funzione importante in questo sistema. Ma quale esattamente?

Alcuni toponimi raccolti da Fraccaro suggeriscono una presenza longobarda lungo la Postumia. Soave potrebbe derivare da Suebi, ma questi potrebbero essere stati stanziati dai Longobardi piuttosto che dai Romani. La "strada

Ongaresca" friulana, che in alcuni tratti sembra ricalcare la Postumia, potrebbe conservare memoria di utilizzi altomedievali della via (gli "Ungari" erano invasori magiari del IX-X secolo, ma il nome potrebbe essere stato esteso a designare genericamente "strada dei barbari").

Più in generale, l'articolazione del territorio in epoca longobarda e carolingia, con la divisione in corti, pievi, curtis regie, castelli, rifletteva la rete viaria esistente. Lo studio sistematico della topografia ecclesiastica (le pievi, le chiese rurali, gli ospizi, gli ospedali) lungo il tracciato della Postumia potrebbe rivelare la persistenza della strada come elemento strutturante del territorio anche in epoca altomedievale.

Fraccaro menziona gli ospedali dei Templari a Masòn presso Montebello e a San Vito, suggerendo che questi continuassero mansiones romane. Ma non sviluppa questa linea di ricerca. Gli ospedali templari e poi giovanniti erano tipicamente collocati lungo le vie di pellegrinaggio e di commercio medievali. La loro presenza potrebbe indicare che alcuni tratti della Postumia erano ancora percorsi attivamente nel XII-XIII secolo, probabilmente non più come grande arteria unitaria ma come insieme di segmenti con funzioni locali o come parte di itinerari più complessi.

La documentazione medievale citata da Fraccaro (i diplomi di Ottone III e Enrico II, i documenti friulani del 1214) dimostra che il nome Postumia era ancora noto e utilizzato come elemento di riferimento territoriale. Ma essere "noti" non significa necessariamente essere percorribili e mantenuti. Molte strade romane continuarono a essere ricordate e menzionate in documenti medievali come elementi di confine o riferimenti topografici anche quando erano ormai ridotte a tracce nel paesaggio.

Una ricerca sistematica negli archivi medievali del Veneto e del Friuli (archivi vescovili, notarili, comunali, monastici) potrebbe rivelare molte altre menzioni della Postumia o delle strade che la continuavano, permettendo di ricostruire la storia della via attraverso i secoli oscuri dell'alto Medioevo. Questo lavoro, che Fraccaro non poteva svolgere nei limiti del suo studio, rimane in gran parte da fare e potrebbe modificare significativamente la nostra comprensione della continuità o discontinuità tra la strada romana e le vie medievali e moderne che ne hanno preso il posto.

In conclusione, lo studio di Fraccaro sulla Via Postumia nella Venezia rimane un punto di riferimento imprescindibile, ma apre più questioni di quante ne risolva. Le prospettive di ricerca futura sono molteplici:

- Indagini archeologiche mirate: Scavi sistematici nei punti chiave del tracciato ipotizzato (passaggi fluviali, zone paludose attraversate su argine, presunte stazioni di posta) potrebbero confermare o smentire le ricostruzioni proposte.
- Tecnologie non invasive: L'uso di tecniche geofisiche (magnetometria, georadar, prospezioni elettriche) e di telerilevamento (LiDAR, fotografia aerea

multispettrale, analisi di immagini satellitari) potrebbe rivelare tracce della strada nel sottosuolo senza necessità di scavi estensivi.

- Analisi sistematica della centuriazione: Uno studio completo delle centuriazioni romane del Veneto, integrato con l'analisi dei tracciati viari, potrebbe fornire conferme indipendenti sul percorso della Postumia.
- Studi paleoidrologici e paleoclimatici: La ricostruzione delle condizioni ambientali (regime delle acque, estensione delle zone paludose, copertura vegetale) nel II secolo a.C. fornirebbe il contesto necessario per valutare la plausibilità delle scelte di tracciato.
- Analisi comparative: Il confronto sistematico con altre strade romane coeve (in termini di tecniche costruttive, criteri di scelta del tracciato, rapporto con le centuriazioni e con gli insediamenti) potrebbe chiarire i principi generali che guidavano la costruzione delle grandi arterie strategiche.
- Studio dell'evoluzione post-romana: Un'analisi della continuità d'uso (o discontinuità) della Postumia nelle epoche medievale e moderna, integrando fonti documentarie, cartografia storica e archeologia dei paesaggi, potrebbe spiegare i processi che hanno portato all'abbandono di alcuni tratti e al mantenimento di altri.

Solo un programma di ricerca articolato su questi fronti potrebbe risolvere definitivamente le questioni ancora aperte e rendere giustizia alla complessità del fenomeno storico rappresentato dalla Via Postumia. Nel frattempo, lo studio di Fraccaro rimane una base solida, anche se non definitiva, per ogni ulteriore approfondimento, testimoniando la capacità dell'autore di porre le domande giuste anche quando non era in grado di fornire tutte le risposte.

Il lavoro di Plinio Fraccaro sulla Via Postumia nella Venezia, nonostante sia stato pubblicato quasi settant'anni fa, mantiene un valore scientifico notevole. Il metodo dell'autore, basato sull'integrazione di fonti diverse (cartografia, epigrafia, toponomastica, geomorfologia), è ancora esemplare e costituisce un modello per gli studi di topografia antica. La sua capacità di "leggere" il paesaggio, interpretando tracciati stradali secondari, argini abbandonati, distribuzione degli insediamenti e forme del terreno come indizi del passato romano, dimostra una sensibilità topografica di prim'ordine.

Le principali acquisizioni dello studio rimangono solide: il grande rettilineo tra Brenta e Piave è inconfutabilmente la Via Postumia; il tracciato friulano per Codroipo e la "strada alta" è logicamente e documentariamente ben fondato; la funzione strategica della via come "strada di arroccamento" lungo il fronte alpino è convincente. Anche alcune intuizioni più specifiche, come l'importanza della linea delle risorgive nel condizionare i tracciati stradali antichi, sono ancora pienamente valide e costituiscono un contributo importante alla comprensione della geografia storica del Veneto.

Tuttavia, alcune questioni restano aperte e richiedono nuove ricerche. La

controversia sul percorso Verona-Vicenza non può dirsi definitivamente risolta con i soli argomenti addotti da Fraccaro. L'ipotesi di una doppia viabilità (un tracciato originario in pianura, più breve ma stagionalmente difficile, e un successivo tracciato collinare, più lungo ma più affidabile) merita di essere esplorata con indagini sul campo. L'identificazione delle stazioni intermedie (Cadiano, Aureos/Aurci) rimane incerta e richiederebbe ricerche archeologiche mirate.

Inoltre, l'evoluzione della strada nelle epoche post-romane meriterebbe uno studio sistematico. Come e quando i vari tratti della Postumia furono abbandonati? Quali percorsi alternativi li sostituirono, e perché? Quale fu il ruolo delle trasformazioni idrauliche (arginature dei fiumi, bonifiche delle paludi) nel modificare la viabilità della pianura veneto-friulana? Queste domande, solo abbozzate nello studio di Fraccaro, aprono prospettive di ricerca che integrano la storia della viabilità con quella del paesaggio, dell'idraulica e dell'assetto territoriale.

In definitiva, il saggio di Fraccaro si conferma come un'opera fondamentale, che ha posto le basi per tutti gli studi successivi sulla Via Postumia. Le sue tesi principali hanno resistito alla prova del tempo, anche se alcuni aspetti rimangono controversi e aperti a ulteriori approfondimenti. Il merito maggiore dell'autore è stato quello di dimostrare come la ricostruzione dei tracciati viari antichi non possa limitarsi all'analisi delle fonti letterarie ed epigrafiche, ma debba integrarsi con una conoscenza approfondita del territorio, della sua geomorfologia, della sua storia e delle sue trasformazioni. In questo senso, il metodo di Fraccaro conserva una validità metodologica che trascende i risultati specifici del suo studio e costituisce un insegnamento duraturo per la topografia antica.